

بررسی سیاست مالیات بر انرژی در کشورهای OECD و اثر آن بر تقاضای نفت خام این کشورها (مطالعه)

جعفر دانش پناگورشی

تخمین توابع تقاضای فرآورده‌ها

در این بخش تابع تقاضای سه فرآورده اصلی (بنزین، نفت‌گاز و نفت کوره) برآورد می‌شود. برای تخمین این توابع از همان مدل هاتاگرویتیلور که در بخش قبل توضیح داده شد استفاده شده که به صورت معادله زیر است:

$$Q = \alpha_0 + \alpha_1 P_t + \alpha_2 Y_t + \alpha_3 Q_{t-1} + U_t$$

طبیعتاً برای برآورد اثر مالیات بر فرآورده‌ها بر تقاضای آنها، باید مالیات را به صورت یک متغیر جدا تعریف کنیم؛ اما از آنجایی که مالیات به صورت درصدی از قیمت فرآورده‌هاست، جدا کردن مالیات از قیمت و معرفی آن به صورت یک متغیر مستقل منجر به هم خطی در تخمین معادلات می‌شود. برای پرهیز از این مسأله مالیات به عنوان درصدی از قیمت در درون متغیر قیمت لحاظ شده است. برای تفکیک این اثر، درصد مالیات بر فرآورده‌ها در کشورهای عضو محاسبه و نسبت به سهم تقاضای هر کشور از کل تقاضای سازمان وزن داده شده است و نهایتاً میانگین درصد مالیات فرآورده‌ها در کل سازمان برای سال‌های مختلف به دست آمده است.

داده‌های به کار رفته در تخمین مدل تقاضا برای دوره ۱۹۸۵-۱۹۹۷ هستند که از منابع آماری منتشر شده توسط سازمان (متغیرهای قیمت، مالیات و مصرف فرآورده‌ها)، اداره انرژی آمریکا (متغیرهای تولید ناخالص ملی و جمعیت) و سالنامه آماری سازمان ملل متحد (متغیر تعداد اتومبیل‌ها) اخذ شده است.

برآورد تابع تقاضای بنزین در کشورهای OECD

ادبیات موضوع در مورد تقاضای بنزین بسیار گسترده است. اغلب مطالعات اقتصادسنجی در مورد تقاضای بنزین کشش‌های قیمتی بسیار پایینی به دست آورده‌اند. Houthakker, Vevleger, Sheehan (۱۹۷۴) با استفاده از اطلاعات فصلی ایالات مختلف آمریکا کشش بلندمدت ۰/۲۴- را به دست آورده‌اند. Sweeney (۱۹۷۸) با استفاده از یک مدل که کارایی نیز در آن لحاظ شده بود کشش بلند مدت ۰/۳۳- را به دست آورد. Dahl, Sterner (۱۹۹۱) در مرور خود نشان دادند که کشش‌های قیمتی از ۰/۰۷- تا ۱/۰۵- تغییر می‌کنند و نیز این که در بیشتر مطالعات، کشش‌های قیمتی بلندمدت بین ۰/۵- تا ۰/۶- بوده‌اند.

در مرور دیگری که توسط Goodwin و براساس مطالعات غیرامریکایی

انجام شد، وی کشش‌های کوتاه مدت حدود ۰/۲۷- و بلند مدت بین ۰/۷۱- و ۰/۸۴- را به دست آورد. Baltagi و Griffin نیز کشش قیمتی تقاضای بنزین را با استفاده از مدل‌های مختلف (که در بخش‌های قبل توضیح داده شد) بین ۰/۵۵- تا ۰/۹- به دست آوردند کشش‌های بلند مدت از ۰/۵۲- تا ۱/۱- بسته به مدل‌های مختلف متغیر بوده است.

با توجه به مباحث مطرح شده، معادلات زیر برای تخمین تابع تقاضای بنزین سازمان مورد استفاده قرار گرفته است.

$$PMGC = \alpha_0 + \alpha_1 GP + \alpha_2 PCGDP + \alpha_3 PMGC(-1)$$

همان طور که ملاحظه می‌شود اسلوب اصلی معادله همان معادله (۱) است که تغییرات اندکی در آن صورت گرفته است. در معادله فوق PMGC مصرف بنزین هر اتومبیل به هزار لیتر، PCGDP تولید ناخالص داخلی سرانه به هزار دلار سال ۱۹۹۰ و GP قیمت بنزین به دلار در هر لیتر و (-1) PMGC مصرف بنزین هر اتومبیل در دوره قبل (وقفه متغیر درون‌زا) هستند تمام ضرایب به شکل لگاریتمی برآورد شده‌اند.

برهمنی مبنا مدل دیگری برآورد شده است که در آنجا به جای متغیر درآمد سرانه از نرخ رشد تولید ناخالص داخلی استفاده شده است.

$$LPMGC = \alpha_0 + \alpha_1 LGP + \alpha_2 GGDP + \alpha_3 LPMGC(-1)$$

که در آن GGDP نرخ رشد تولید ناخالص داخلی و بقیه متغیرها مثل مدل قبل هستند. مدل دیگری که برای تقاضای بنزین کشورهای عضو سازمان برآورد شده است به صورت زیر است.

$$LGC = \alpha_1 + \alpha_1 LGP + \alpha_2 LPCGDP + \alpha_3 LGC(-1)$$

که در آن LGC لگاریتم مصرف بنزین به هزار لیتر، LGP لگاریتم قیمت بنزین به لیتر در دلار و LPCGDP لگاریتمی تولید ناخالص داخلی سرانه به هزار دلار سال ۱۹۹۰ است.

خلاصه نتایج کشش‌های سه مدل در جدول ۱ آمده است و مقایسه‌ای بین نتایج کشش‌های مطالعات مختلف را نشان می‌دهد نتایج تخمین نیز در انتها آمده است.

جدول ۱- خلاصه نتایج سه مدل تقاضای بنزین

	کشش قیمتی		کشش درآمدی	
	بلند مدت	کوتاه مدت	بلند مدت	کوتاه مدت
مدل اول	۰/۰۸۹	۲/۴۴	۰/۰۲۳	۰/۸
مدل دوم	۰/۰۲۵۹	۰/۴۷۸	---	---
مدل سوم	۰/۰۵۵	۰/۴۸۲	۰/۰۸۳	۱/۰۲

جدول ۲- مقایسه نتایج به دست آمده از تحقیقات مختلف در مورد تقاضای بنزین

توصیحات	کشش قیمتی	کشش درآمدی	توصیحات
هاگتون و ساکار (۱۹۹۴)	۰/۲۶- (کوتاه مدت) از ۰/۲۳ تا ۰/۲۶- (بلند مدت)	از ۰/۰۲۳ تا ۰/۲۶۷	با استفاده از انواع مدل‌های تلفیقی در طی دوره ۱۹۷۱ تا ۱۹۹۱ برای تقاضای بنزین آمریکا به دست آمده است
مالتاچی و گرین (۱۹۸۳)	کوتاه مدت: مدل استیلا از ۰/۳۲- تا ۰/۹۶- مدل بویا از ۰/۸- تا ۰/۱۲۷- بلند مدت: از ۰/۵۲- تا ۰/۱۱- ۱۹۶۰ تا ۱۹۶۸	از ۰/۵۴ تا ۰/۹۷- از ۰/۰۷ تا ۰/۱۹- با استفاده از مدل‌های جوی و ایستا و داده های تلفیقی تقاضای بنزین ۱۸ کشور OECD در طی دوره ۱۹۶۸-۱۹۹۰ به دست آمده است	
هاتاکر ولگر و شیهان (۱۹۷۸)	بلند مدت ۰/۲۴-	---	با استفاده از اطلاعات فصلی آمریکا
سوینی (۱۹۷۸)	بلند مدت ۰/۷۳-	---	با استفاده از مدلی که کارایی نیز در آن لحاظ شده بود
سوینی (۱۹۷۸)	کوتاه مدت ۰/۲۷- بلند مدت از ۰/۷۱ تا ۰/۸۴	---	بر اساس مطالعات غیرآمریکایی تقاضای بنزین
نتایج به دست آمده از تحقیق	کوتاه مدت ۰/۰۱- تا ۰/۲۶- و ۰/۵۵- بلند مدت ۰/۴۴- تا ۰/۴۷۸- و ۰/۴۸۲- ۱۹۸۳ و ۱۹۷۸	---	نتایج با استفاده از سه مدل تعریف شده در این فصل برای تقاضای ۲۴ کشور OECD به روش داده های تلفیقی

برآورد تابع تقاضای نفت کوره در کشورهای OECD

برای برآورد تقاضای نفت کوره نیز همانند قبل، دو معادله برآورد شده است. البته در اینجا به جای تولید ناخالص داخلی سرانه از متغیر نرخ رشد تولید ناخالص ملی استفاده شده است. مدل اول به شکل زیر است.

$$LFOC = \alpha_1 + \alpha_2 LFOC + \alpha_3 GGDP + \alpha_4 LFOC \quad (-1)$$

که در آن LFOC لگاریتم مصرف نفت کوره به هزار لیتر، LFOC لگاریتم قیمت نفت کوره به دلار در هر لیتر و GGDP نرخ رشد و تولید ناخالص داخل است. α_1 نیز اثرات ویژه مربوط به هر کشور است. مدل دیگری که برای تخمین تابع تقاضای نفت کوره در نظر گرفته شده است، به شرح ذیل است.

$$LPCFOC = \alpha_1 + \alpha_2 LFOC + \alpha_3 CGDP + \alpha_4 LPCFOC \quad (-1)$$

که تنها تفاوت آن نسبت به مدل اول این است که مصرف نفت کوره به صورت سرانه برآورد شده است (متغیر LPCFOC).

جدول ۳- خلاصه نتایج سه مدل تقاضای نفت گاز

	کشش قیمتی		کشش درآمدی	
	بلند مدت	کوتاه مدت	بلند مدت	کوتاه مدت
مدل اول	۰/۱۸۷	۰/۹۲	۰/۲۸۲	۱/۲۹۲
مدل دوم	۰/۰۲۸۹	۰/۱۲۷	۰/۲۸۱	۱/۲۳

جدول ۴- خلاصه نتایج مدل‌های تقاضای نفت کوره

	کشش قیمتی	
	بلند مدت	کوتاه مدت
مدل اول	۰/۰۲۴۷	۰/۱۵۲
مدل دوم	۰/۰۴۹۹	۰/۲۲۲

برآورد تابع تقاضای نفت گاز در کشورهای OECD

برای برآورد تقاضای نفت گاز دو معادله در نظر گرفته شده است. همانند بحث انجام شده در مورد بنزین، تقاضا به صورت تابعی از قیمت، درآمد سرانه و مصرف سال قبل در نظر گرفته شده است. در حالت اول مصرف نفت گاز به صورت کلی در نظر گرفته شده است و تابع تعریف شده برای آن به شکل زیر است.

$$LDC = \alpha_1 + \alpha_2 LDP + \alpha_3 LPCGDP + \alpha_4 LDC \quad (-1)$$

که در آن LDC لگاریتم مصرف نفت گاز به هزار لیتر، LDP قیمت نفت گاز به دلار در لیتر و LPCGDP تولید ناخالص به هزار دلار سال ۱۹۹۰ است.

معادله دیگری که برای برآورد تابع تقاضای نفت گاز در نظر گرفته شده است، به صورت زیر است.

$$LPCDC = \alpha_1 + \alpha_2 LDP + \alpha_3 LPCGDP + \alpha_4 LPCDC \quad (-1)$$

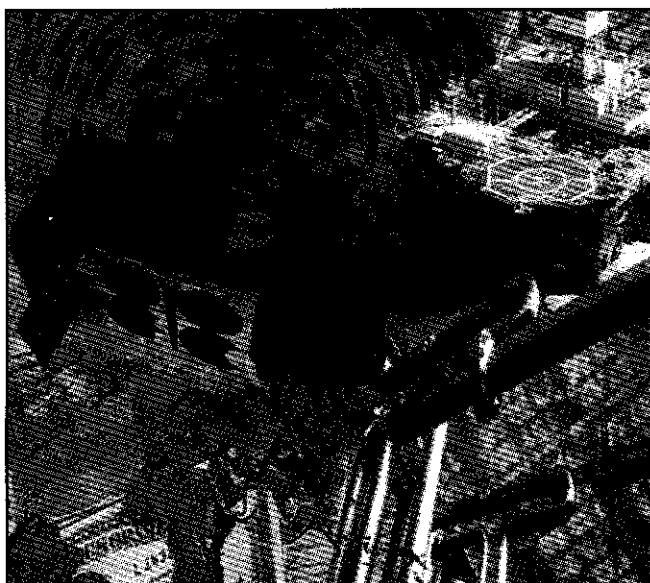
که در آن LPCDC لگاریتم مصرف سرانه نفت گاز به هزار لیتر و بقیه متغیرها مثل حالت قبل هستند خلاصه نتایج کشش‌های دو مدل در جدول ۳ آمده است. نتایج تخمین‌ها نیز در انتها آمده است.

بررسی اثر مالیات

همان طور که قبلاً گفته شد به دست آوردن اثر مستقیم مالیات، به این دلیل که مالیات جزئی از قیمت است، میسر نیست، برای انجام این کار ما از روشی که Haughton, Sarkar 5 برای برآورد اثر افزایش مالیات بر بنزین در آمریکا به کار برده‌اند استفاده کرده‌ایم. آنها برای انجام این منظور ابتدا توابع تقاضای بنزین آمریکا را برآورد کردند و سپس تمام متغیرهای برون‌زا (به جز قیمت) را از طریق روش برون‌یابی روند پیش‌بینی کردند. سپس با جایگذاری این متغیرها مصرف بنزین به دست آمد. آنگاه با افزایش قیمت در اثر افزایش مالیات میزان تغییر مصرف بنزین اندازه‌گیری شد.

با توجه به روش بالا ما نیز ابتدا متغیرهای برون‌زای مدل‌ها را برای کل سازمان (تولید ناخالص داخلی سرانه، تعداد اتومبیل‌ها و نرخ رشد تولید ناخالص داخلی) در طی یک دوره ۱۳ ساله پیش‌بینی کرده‌ایم که این کار از طریق میانگین‌گیری رشد در پنج سال گذشته هر کدام از متغیرها بوده است و با جایگذاری این مقادیر میزان مصرف فرآورده‌ها به دست آمده است.

(با فرض ثابت بودن قیمت و میزان مالیات) سپس با افزایش قیمت که ناشی از مالیات است میزان تغییر در مصرف هر کدام از فرآورده‌ها محاسبه و



حدود ۹۳ میلیارد بشکه مصرف نفت خام این کشورها را حدود ۴/۴ میلیون بشکه در روز کاهش خواهد داد (با این فرض اضافه که میزان بنزین تولید شده از یک بشکه نفت خام در سال ۲۰۱۰ نیز همان ۳۱/۵ درصد باشد). البته ممکن است که این میزان کاهش در مصرف بنزین از محل کاهش واردات تأمین شود و تقاضای نفت خام آنها به این میزان تغییر نکند.

اثر مالیات بر نفت گاز

همانند مورد بنزین متغیرهای برونزا پیش‌بینی شده‌اند. سپس با فرض ثابت بودن قیمت و میزان مالیات، مصرف نفت گاز با استفاده از دو مدلی که در قبل بیان شد تا سال ۲۰۱۰ برآورد شده است و بعد با فرض افزایش ۰/۱ دلار در هر لیتر بر نفت گاز که در قیمت لحاظ می‌شود میزان مصرف نفت گاز و اثر مالیات برآورد شده است که نتایج به دست آمده در جدول ۶ نشان داده شده است.

در سال ۱۹۹۷ مصرف نفت گاز سازمان حدود ۶۰۸ میلیارد لیتر بوده است در حالی که متوسط قیمت یک لیتر نفت گاز در سازمان در این سال ۰/۵۵۵۵۹ دلار و میزان مالیات پرداختی برای هر لیتر نفت گاز ۰/۲۸۲۳ دلار بوده است. به این ترتیب کل مالیات پرداختی توسط مصرف‌کنندگان سازمان در سال ۱۹۹۷ ناشی از مصرف نفت گاز ۱۷۱/۶ میلیارد دلار بوده است. با افزایش ۰/۱ دلار در هر لیتر در قیمت نفت گاز که ناشی از افزایش مالیات است، مصرف نفت گاز به حدود ۶۰۶ میلیارد لیتر (با استفاده از مدل اول) می‌رسد و درآمد مالیاتی دولت از این محل به حدود ۲۳۲ میلیارد دلار (۳۵ درصد افزایش) می‌رسد نظیر این ارقام نیز از مدل دوم به دست می‌آید که نتایج آن در جدول ۶ نشان داده شده است.

با توجه به این که حدود ۳۰ درصد ظرفیت پالایشی سازمان به تولید نفت گاز اختصاص دارد (۳۰ درصد یک بشکه نفت خام به نفت گاز تبدیل می‌شود). افزایش ۰/۱ دلار در هر لیتر قیمت نفت گاز در اثر مالیات مصرف نفت گاز را ۱/۸ میلیارد بشکه کاهش خواهد داد (در سال ۱۹۹۷ و با استفاده از مدل اول) که این میزان حدود ۱۰۳ هزار بشکه در روز از مصرف نفت خام این کشورها خواهد کاست (با این فرض که تمام کاهش مصرف نفت گاز از محل تولید

به این ترتیب اثر افزایش مالیات محاسبه شده است. البته لازم به ذکر است که گرچه توابع مصرف فرآورده‌های سازمان با استفاده از آمارهای تمام کشورهای عضو به دست آمده بود، از اینجا به بعد تمام متغیرها یا مجموع (مثل تعداد اتومبیل‌ها، تولید ناخالص داخلی و مصرف فرآورده‌ها) و یا میانگین (مثل قیمت فرآورده‌ها، میزان مالیات و سرانه تولید ناخالص داخلی) کل سازمان هستند. در ذیل به بررسی هر یک از فرآورده‌ها و تغییرات آنها در نتیجه مالیات می‌پردازیم.

اثر مالیات بر بنزین

برای برآورد اثر مالیات بر بنزین ابتدا سه متغیر برونزا (تولید ناخالص سرانه، نرخ رشد تولید ناخالص داخلی و تعداد اتومبیل‌ها) از سال ۱۹۹۸ تا ۲۰۱۰ پیش‌بینی شده است. نرخ رشد تعداد اتومبیل‌ها حدود ۱/۵ درصد در سال و نرخ رشد تولید ناخالص داخلی سرانه حدود ۲ درصد در سال پیش‌بینی شده‌اند. سپس مقادیر به دست آمده در هر سه مدل تقاضای بنزین جایگذاری شده است و میزان تقاضای بنزین به دست آمده است و بعد با فرض افزایش ۰/۱ دلار در هر لیتر در قیمت بنزین (ناشی از مالیات) مقادیر مصرف بنزین به دست آمده است. برای به دست آوردن این اثر از هر سه مدل تقاضای بنزین گفته شده در قبل استفاده شده است که نتایج آن به طور خلاصه در جدول ۱۰ آمده است. همان طور که ملاحظه می‌شود در سال ۱۹۹۷ میزان مصرف بنزین در سازمان حدود ۷۷۹ میلیارد لیتر بوده است، در حالی که در این سال متوسط قیمت ۰/۵۴۵۷ دلار در هر لیتر در سازمان بوده است که از این میزان ۰/۲۲۶۸ دلار مالیات پرداختی به دولت بوده است. نتیجه این که در این سال مصرف‌کنندگان بنزین حدود ۱۷۶/۷ میلیارد دلار به دولت‌های خود مالیات پرداخته‌اند. میزان مالیات پرداختی توسط مصرف‌کنندگان تا سال ۲۰۱۰ با فرض ثابت بودن قیمت و میزان مالیات در جدول ۵ آمده است. حال اگر دولت اضافه مالیاتی به اندازه ۰/۱ دلار در هر لیتر از مصرف‌کننده دریافت کند میزان مصرف بنزین به حدود ۷۶۹ میلیارد لیتر (۱/۳ درصد) کاهش می‌یابد که در این صورت درآمد دولت بابت مالیات به ۲۵۱/۱۲ میلیارد دلار (۴۲ درصد) افزایش می‌یابد بنابراین کاهش تقاضا (که در اینجا کاهش کوتاه مدت است) حدود ۰/۰۸۴- به دست می‌آید که بی‌کاهش بودن تقاضای بنزین را نشان می‌دهد و اینکه یکی از اهداف دولت (جلبی از دیگر اهداف) از وضع مالیات، افزایش درآمد دولت است. در سال ۲۰۱۰ تغییرات مصرف نسبت به وضع این میزان مالیات بیشتر است به طوری که کاهش قیمتی در این سال (که کاهش بلند مدت است) حدود ۰/۶۱- است.

نتایج فوق با استفاده از مدل اول تقاضای بنزین بود. نتایج دو مدل دیگر در جدول آمده است که اختلاف اندکی بین این مدل‌ها مشاهده می‌شود. کاهش‌های کوتاه مدت در مدل‌های دوم و سوم به ترتیب ۰/۰۲۳- و ۰/۰۶- و کاهش‌های بلند مدت به ترتیب ۰/۲۸- و ۰/۵- هستند.

با توجه به این که حدود ۳۱/۵ درصد از ظرفیت پالایشی کشورهای عضو سازمان به تولید بنزین اختصاص دارد (یعنی ۳۱/۵ درصد از هر بشکه نفت خام تبدیل به بنزین می‌شود) با افزایش ۰/۱ دلار در قیمت بنزین ناشی از مالیات تقاضای بنزین حدود ۱۰/۳ میلیارد لیتر کاهش خواهد یافت (با استفاده از مدل اول و برای سال ۱۹۹۷) که حدود ۴۸۶ هزار بشکه در روز از مصرف نفت خام این کشورها خواهد کاست (با فرض این که تمام کاهش مصرف از محل تولید داخل انجام گیرد). این میزان مالیات در سال ۲۰۱۰ با کاهش مصرف بنزین



داخلی انجام شود). این میزان مالیات در سال ۲۰۱۰ با کاهش مصرف نفت گاز به میزان حدود ۱۱ میلیارد بشکه حدود ۶۳۲ هزار بشکه در روز از مصرف نفت خام این کشورها خواهد کاست.

اثر مالیات بر نفت کوره

در این قسمت نیز هر دو مدل تقاضای نفت کوره در نظر گرفته شده‌اند، اما تفاوت بین این دو مدل ناچیز است. خلاصه نتایج به دست آمده برای نفت کوره نیز در جدول ۷ آمده است.

در سال ۱۹۹۷ مصرف نفت کوره سازمان حدود ۱۹۰ میلیارد لیتر بوده است، در حالی که متوسط قیمت نفت کوره سازمان حدود ۰/۳۳۴۵ دلار در هر لیتر و میزان مالیات حدود ۰/۰۷۲ دلار در هر لیتر در این سال بوده است. به این ترتیب سهم دولت‌های عضو سازمان از محل دریافت مالیات نفت کوره در این سال حدود ۱۳/۷ میلیارد دلار بوده است. با افزایش قیمت نفت کوره به حدود ۰/۴۳۴۵ دلار در هر لیتر ناشی از افزایش ۰/۱ دلاری مالیات، مصرف نفت کوره به حدود ۱۸۸ میلیارد لیتر کاهش می‌یابد و درآمد دولت از این محل به ۳۲/۴ میلیارد دلار می‌رسد.

نتایج به دست آمده مدل دوم تفاوت چندانی با مدل اول ندارد به طوری که مثلا میزان دریافتی دولت‌ها در سال ۱۹۹۷ با حدود ۰/۰۷ دلار مالیات در هر لیتر حدود ۱۳/۷۴ میلیارد لیتر (همانند مدل اول) و با افزایش ۰/۱ دلاری مالیات در هر لیتر نفت کوره به ۳۲/۳ میلیارد دلار (در مقایسه با ۳۲/۴ میلیارد دلار مدل اول) افزایش می‌یابد.

در سال ۲۰۱۰ با وجود افزایش ۰/۱ دلاری مالیات، مصرف نفت کوره حدود ۶/۵ میلیارد بشکه کاهش می‌یابد و درآمد دولت از محل مالیات به ۹/۲۷ میلیارد دلار می‌رسد (مدل اول). حدود ۱۵ درصد از ظرفیت پالایشی سازمان به نفت

کوره اختصاص دارد (۱۵ درصد از یک بشکه نفت خام به نفت کوره تبدیل می‌شود). با افزایش ۰/۱ دلار در هر لیتر در قیمت نفت کوره ناشی از مالیات، مصرف نفت کوره کل سازمان حدود ۱/۸ میلیارد بشکه کاهش می‌یابد در صورتی که کل این میزان کاهش مصرف از محل کاهش تولید در داخل سازمان انجام شود مصرف نفت این کشورها را حدود ۲۳۵ هزار بشکه در روز کاهش خواهد داد. البته بیشتر احتمال دارد که این میزان از محل کاهش واردات نفت کوره کاهش یابد. این میزان مالیات در سال ۲۰۱۰ با کاهش ۶/۵ میلیارد بشکه‌ای مصرف نفت کوره این کشورها (با فرض کاهش از محل تولید داخلی) حدود ۸/۴ میلیون بشکه در روز مصرف نفت خام این کشورها را کاهش می‌دهد.

البته با توجه به میزان کم نفت کوره تولیدی در سازمان از هر بشکه نفت خام به نظر می‌رسد که کاهش مصرف از ناحیه کاهش واردات انجام خواهد شد و مصرف نفت خام سازمان به این میزان کاهش نخواهد یافت.

با وجود کاهش تقاضای نفت خام ناشی از مالیات که در این بررسی نشان داده شد، مصرف نفت خام همچنان رو به افزایش است که ناشی از سایر عوامل مؤثر بر تقاضای نفت است (که در اینجا ثابت در نظر گرفته شدند) یکی از اثرات مالیات، جایگزینی بین سوخت‌ها است که فعالیت‌های پژوهشی بیشتر در این زمینه و نیز اثر این جایگزینی بین سوختی بر تقاضای جهانی نفت - به طور کلی - و تقاضا برای نفت کشورمان - بویژه - قابل توصیه است.

همچنین باتوجه به سیاست کشورهای عمده صنعتی مصرف‌کننده نفت خام در هنگام افزایش قیمت‌های نفت خام و مقصر قلمداد کردن کشورهای صادرکننده نفت خام (بویژه اوپک) و نیز عدم کاهش مالیات بر فرآورده‌های نفتی در زمان کاهش قیمت‌های نفت از سوی این کشورها، آگاه‌سازی مصرف‌کنندگان در کشورهای صنعتی نسبت به این مسائل می‌تواند از جمله فعالیت‌های اوپک (و بویژه کشورمان) در ارتباط با این کشورها باشد.

جدول ۵- اثر تغییر مالیات بر بنزین

ماه	۱۳۹۷	۱۳۹۶	۱۳۹۵	۱۳۹۴	۱۳۹۳	۱۳۹۲	۱۳۹۱	۱۳۹۰	۱۳۸۹	۱۳۸۸	۱۳۸۷	۱۳۸۶
درآمد مالیاتی مدل اول	۲۵۱/۱۲	۲۵۲/۳۴	۲۵۲/۷۹	۲۵۳/۵۶	۲۵۴/۲۲	۲۵۴/۸۸	۲۵۵/۲۸	۲۵۵/۹۳	۲۸۹/۴۸	۲۹۰/۳۳۲		
درآمد مالیاتی مدل دوم	۲۵۲/۶۴۶	۲۶۱/۵۲	۲۶۲/۸۶	۲۶۷/۸۵	۲۷۲/۶۸	۲۷۷/۳۳	۲۸۰/۵۱۷	۲۸۳/۸۷	۳۲۸/۳۷۲	۳۳۲/۱۵۳۲۰		
درآمد مالیاتی مدل سوم	۲۵۲/۱۹۳	۲۵۵/۵۶	۲۵۷/۳۸	۲۶۱/۹۲	۲۶۴/۶۱	۲۶۷/۵۱۷	۲۷۰/۴۸۱	۲۷۲/۰۸۹	۲۷۷/۷۳	۲۸۵/۷		

افزایش ۰/۱ دلار در هر لیتر مالیات

ماه	۱۳۹۷	۱۳۹۶	۱۳۹۵	۱۳۹۴	۱۳۹۳	۱۳۹۲	۱۳۹۱	۱۳۹۰	۱۳۸۹	۱۳۸۸	۱۳۸۷	۱۳۸۶
درآمد مالیاتی مدل اول	۲۵۱/۱۲	۲۵۲/۳۴	۲۵۲/۷۹	۲۵۳/۵۶	۲۵۴/۲۲	۲۵۴/۸۸	۲۵۵/۲۸	۲۵۵/۹۳	۲۸۹/۴۸	۲۹۰/۳۳۲		
درآمد مالیاتی مدل دوم	۲۵۲/۶۴۶	۲۶۱/۵۲	۲۶۲/۸۶	۲۶۷/۸۵	۲۷۲/۶۸	۲۷۷/۳۳	۲۸۰/۵۱۷	۲۸۳/۸۷	۳۲۸/۳۷۲	۳۳۲/۱۵۳۲۰		
درآمد مالیاتی مدل سوم	۲۵۲/۱۹۳	۲۵۵/۵۶	۲۵۷/۳۸	۲۶۱/۹۲	۲۶۴/۶۱	۲۶۷/۵۱۷	۲۷۰/۴۸۱	۲۷۲/۰۸۹	۲۷۷/۷۳	۲۸۵/۷		

قیمت و مالیات به دلار در لیتر و مصرف بنزین به هزار لیتر و درآمد مالیاتی به میلیارد دلار است

جدول ۶- اثر تغییر مالیات بر نفت گاز

ماه	۱۳۹۷	۱۳۹۶	۱۳۹۵	۱۳۹۴	۱۳۹۳	۱۳۹۲	۱۳۹۱	۱۳۹۰	۱۳۸۹	۱۳۸۸	۱۳۸۷	۱۳۸۶
درآمد مالیاتی مدل اول	۱۹۲	۱۹۷	۲۰۰/۱	۲۰۵	۲۰۹/۵	۲۱۴/۳	۲۲۰	۲۲۵/۲	۲۳۱	۲۳۷	۲۴۲/۷	۲۵۰/۴
درآمد مالیاتی مدل دوم	۱۹۳	۱۹۷	۲۰۱/۳	۲۰۶/۳	۲۱۲	۲۱۷/۵	۲۲۳	۲۲۷/۵	۲۳۲/۴	۲۳۵	۲۴۲/۷	۲۵۰

افزایش ۰/۱ دلار در هر لیتر مالیات

ماه	۱۳۹۷	۱۳۹۶	۱۳۹۵	۱۳۹۴	۱۳۹۳	۱۳۹۲	۱۳۹۱	۱۳۹۰	۱۳۸۹	۱۳۸۸	۱۳۸۷	۱۳۸۶
درآمد مالیاتی مدل اول	۱۹۲	۱۹۷	۲۰۰/۱	۲۰۵	۲۰۹/۵	۲۱۴/۳	۲۲۰	۲۲۵/۲	۲۳۱	۲۳۷	۲۴۲/۷	۲۵۰/۴
درآمد مالیاتی مدل دوم	۱۹۳	۱۹۷	۲۰۱/۳	۲۰۶/۳	۲۱۲	۲۱۷/۵	۲۲۳	۲۲۷/۵	۲۳۲/۴	۲۳۵	۲۴۲/۷	۲۵۰

قیمت و مالیات به دلار در لیتر و مصرف نفت گاز به هزار لیتر و درآمد مالیاتی به میلیارد دلار است

جدول ۷- اثر تغییر مالیات بر نفت کوره

ماه	۱۳۹۷	۱۳۹۶	۱۳۹۵	۱۳۹۴	۱۳۹۳	۱۳۹۲	۱۳۹۱	۱۳۹۰	۱۳۸۹	۱۳۸۸	۱۳۸۷	۱۳۸۶
درآمد مالیاتی مدل اول	۱۸۹۹۱۴۷۸۰	۱۷۶۸۷۲۵۲۵۵	۱۷۳۷۷۱۱۳۹۷	۱۷۳۱۲۲۰۰۸۸	۱۷۱۷۷۰۸۰۳۸	۱۷۰۸۱۱۲۱۲۵	۱۷۰۱۰۳۱۴۲۲	۱۶۹۵۷۱۰۲۹۵	۱۶۹۱۴۹۱۵۵۴	۱۶۸۸۱۹۸۴۵۳	۱۶۸۵۸۳۳۲۰	۱۶۸۲۲۸۲۷۷
درآمد مالیاتی مدل دوم	۱۸۹۹۱۴۷۸۰	۱۷۷۵۷۸۲۲۱۵	۱۷۶۰۲۱۳۹۹۱	۱۷۵۰۱۹۳۳۱۶	۱۷۳۴۲۰۴۹۷	۱۷۲۶۸۱۵۳۱۵	۱۷۲۰۵۶۷۸۷	۱۷۱۴۵۶۶۲۳	۱۷۰۸۴۶۶۲۳	۱۷۰۵۴۶۶۲۳	۱۷۰۲۴۶۶۲۳	۱۶۹۹۴۶۶۲۳

افزایش ۰/۱ دلار در هر لیتر مالیات

ماه	۱۳۹۷	۱۳۹۶	۱۳۹۵	۱۳۹۴	۱۳۹۳	۱۳۹۲	۱۳۹۱	۱۳۹۰	۱۳۸۹	۱۳۸۸	۱۳۸۷	۱۳۸۶
درآمد مالیاتی مدل اول	۲۲/۴	۲۹/۷	۲۹/۲	۲۸/۹	۲۸/۶	۲۸/۴	۲۸/۳	۲۸/۱۵	۲۸/۱	۲۸	۲۷/۹	۲۷/۹
درآمد مالیاتی مدل دوم	۲۲/۳	۲۹/۵	۲۹/۱	۲۸/۸	۲۸/۶	۲۸/۶	۲۸/۶	۲۸/۶	۲۸/۶	۲۸/۶	۲۷/۱۵	۲۶

قیمت و مالیات به دلار در لیتر و مصرف نفت کوره به هزار لیتر و درآمد مالیاتی به میلیارد دلار است